



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Desarrollo (APER) Plan de Acción de Reducción de Emisiones de Carbono de la Aviación de Costa Rica y actualizaciones

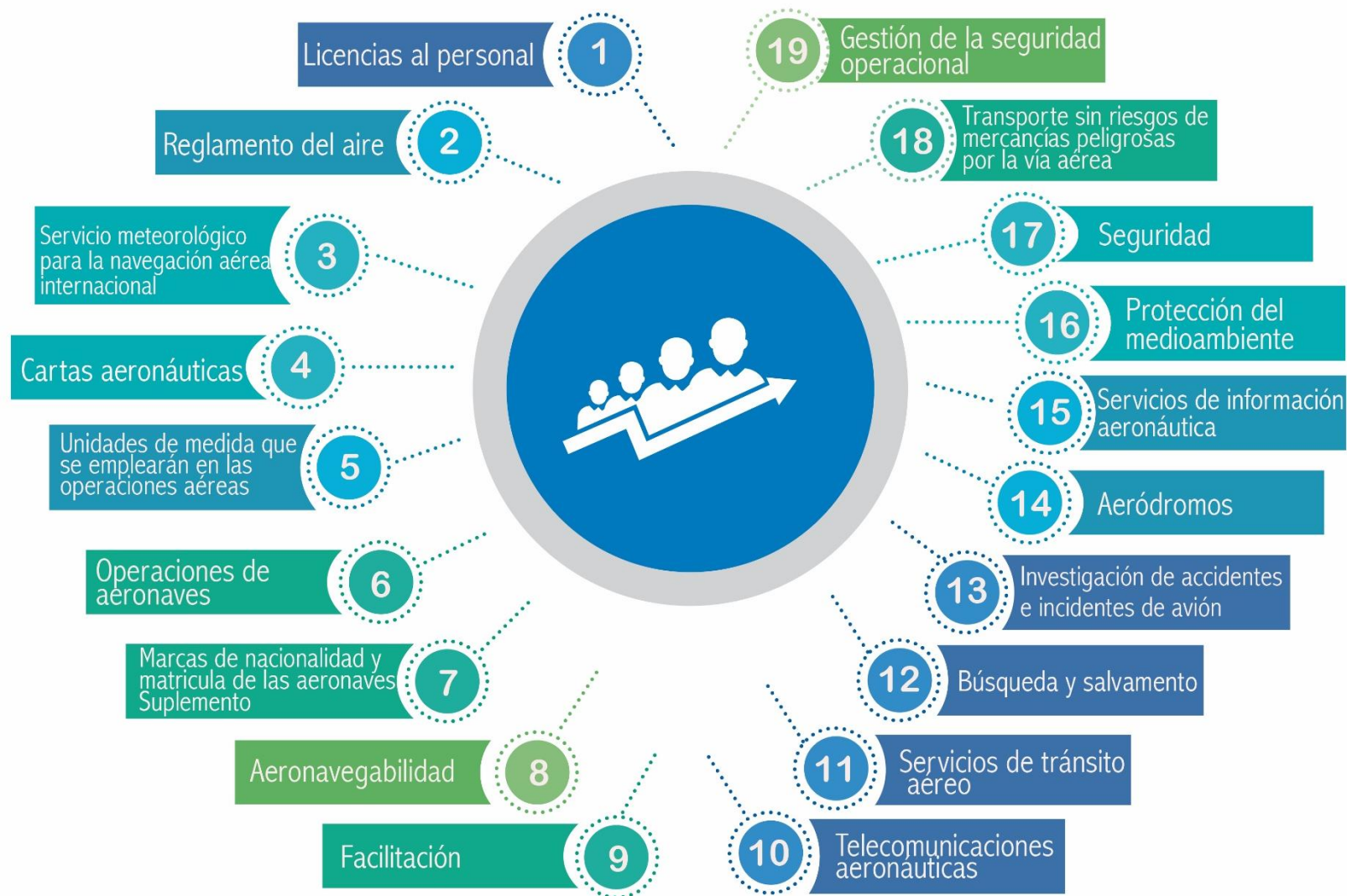
Evelyn Quirós Badilla
Punto Focal CORSIA y SAF
Coordinadora Comisión Sostenibilidad Ambiental
Dirección General de Aviación Civil
Costa Rica



NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS

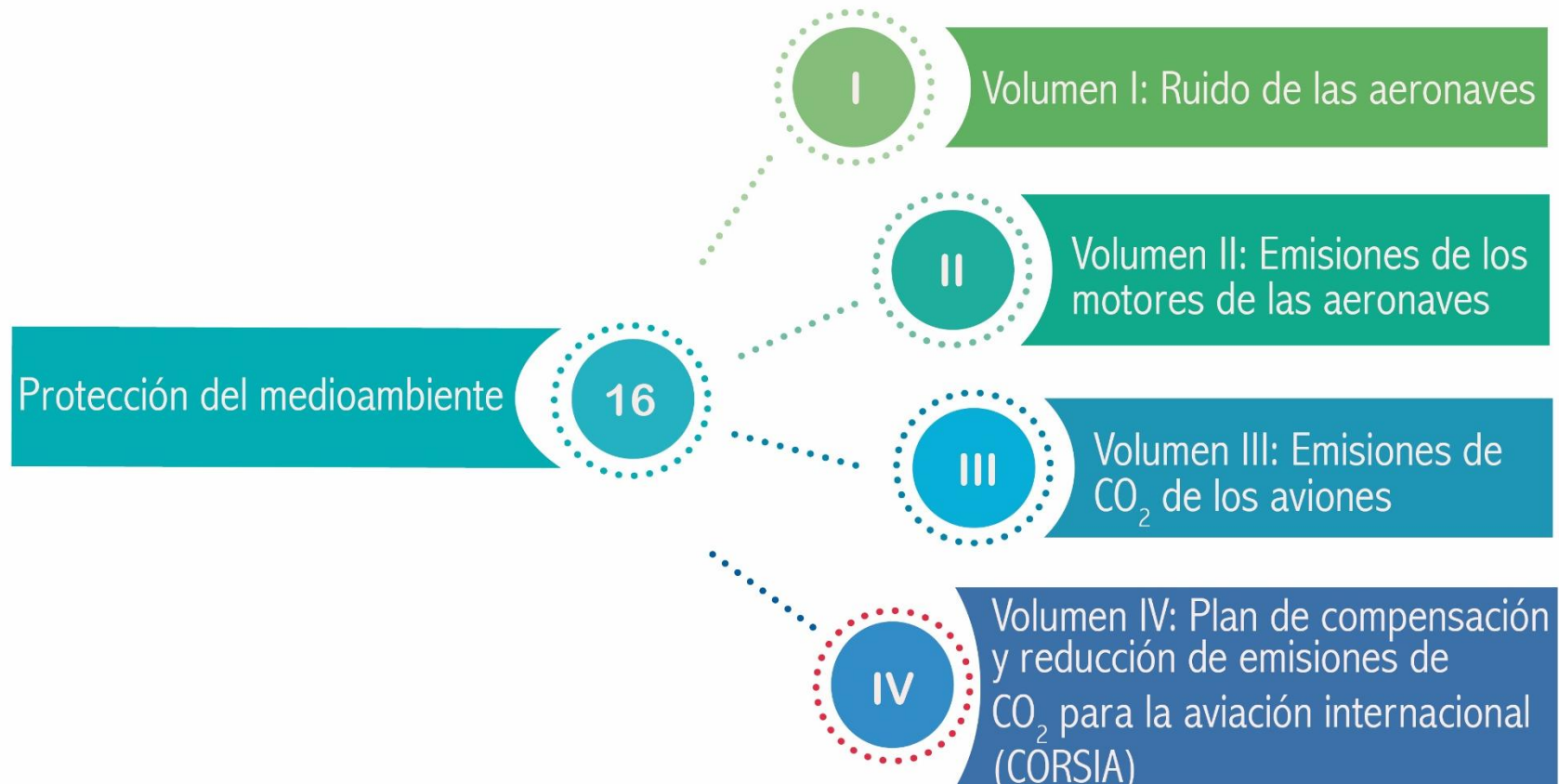
Anexos y Documentos Conexos

SARPs OACI



SARPs OACI

Volúmenes del Anexo 16



Doc 9988

Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂

Segunda edición, 2016



Aprobado por la Secretaría



Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Protección del medio ambiente

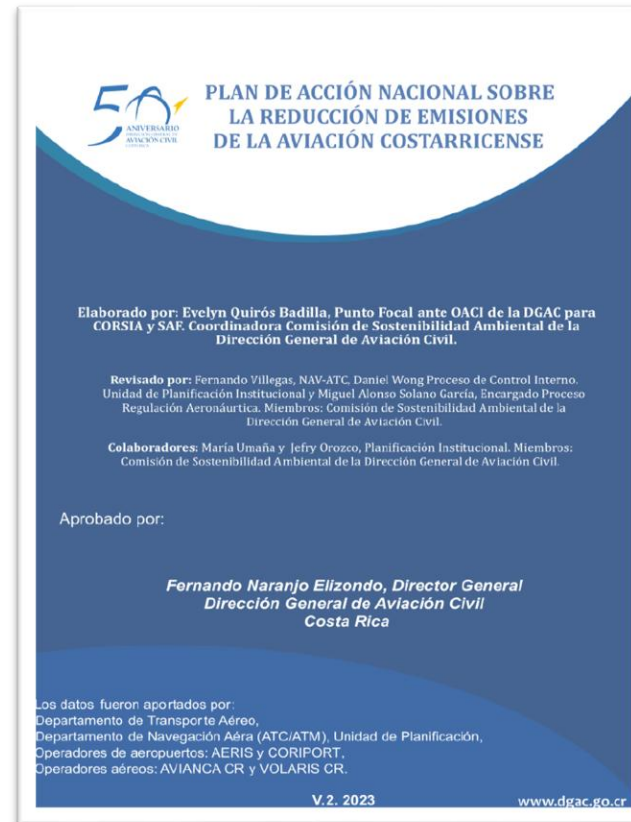
Volumen IV, Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

Primera edición, octubre de 2018

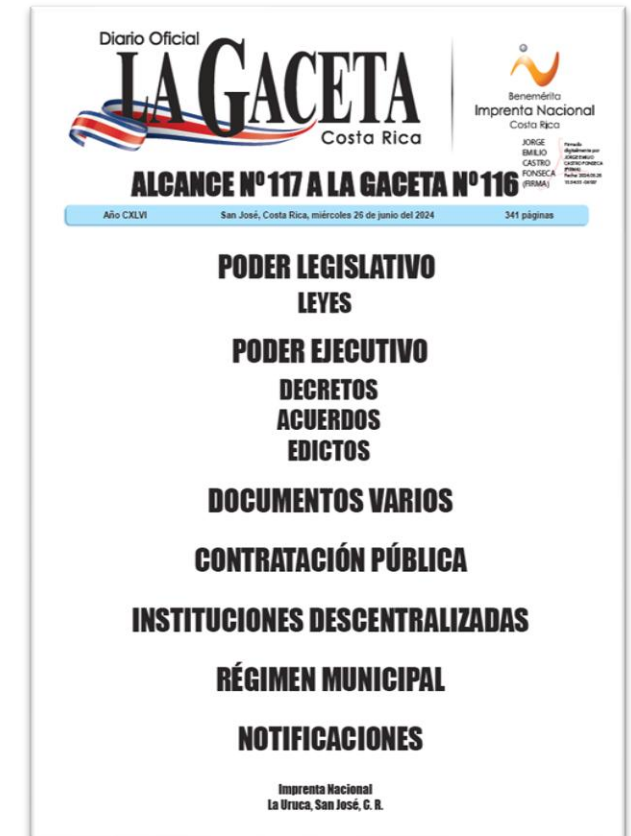


La primera edición del Anexo 16, Volumen IV, será aplicable a partir del 1 enero de 2019.

el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos



<https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/environmental-protection/Documents/ActionPlan/Costa-Rica-Plan-de-Accion-Reduccion-Emisiones-CO-V2-2023.pdf>



Pasos para el desarrollo del APER:

1. Asignación de equipo de trabajo (CSA, DGAC)
2. Autoestudio de Anexo 16 (Vol. I,II,III y IV), Doc. 9988 y de página OACI:
<https://www.icao.int/environmental-protection/SAP>
3. Estudio en línea de Curso de Naciones Unidas:
<https://unccelearn.org/course/view.php?id=26&page=overview>
4. Revisión de Normas nacionales en materia Ambiental, Emisiones de Carbono, Residuos Agrícolas y Urbanos, Salud Publica principalmente asociada a ruido de aeronaves y emisiones de aeronaves.
5. Establecer contacto con los principales actores nacionales en estas materias, con especial énfasis en contar con puntos de contacto y de trabajo colaborativo con los regentes ambientales y de emisiones de carbono del país.
6. Conocer los compromisos ambientales nacionales a nivel internacional como ejemplo: NDC (Contribuciones Nacionalmente Determinadas) y proyectos de créditos de carbono.

Pasos para el desarrollo del APER:

8. Consultar con los operadores nacionales (aerolíneas y operadores de aeropuertos) sobre sus programas ambientales o de sostenibilidad.
9. Consultar con Servicios de Navegación Aérea y de Planificación de su Autoridad los planes en materia de Reducción de Emisiones.
10. Revisar que indican para el sector aéreo los Planes de Reducción de Emisiones Nacionales (Ministerio de Ambiente) y Planes Nacionales de Desarrollo (Ministerio de Planificación).
11. Autoestudio de APER de otros estados disponibles en la página de OACI.
12. Segmentar las metas en aspectos logrados por las diferentes partes y las propuestas para los próximos años, definir cuales quieren plasmar en el APER.
13. Redacción del APER, socialización del borrador, firmas.
14. Subir el APER a la página de OACI y esperar la retroalimentación.
15. Agendar actualización cada 3 años, iniciar como medio año antes para lograr la actualización.

1. Inventario de Emisiones (Datos del Estado)
2. Proyección de Emisiones (Herramienta OACI)
3. Mejorar la documentación de datos en las Acciones de Reducción de Emisiones (Regulación)
4. Diseño de una Ruta de Implementación LTAG (meta al 2050 de OACI de cero emisiones en la aviación), por medio de procesos para SAF (combustible sostenibles para la aviación), mejoras en las operaciones y mejores tecnologías en las aeronaves (Estudio Factibilidad SAF, Coordinación con los entes del Estado de los temas de agenda de Cambio Climático).

3.2.3 Mejoras regulatorias

2020-2023: Se elaboró la regulación aeronáutica costarricense sobre Reducción de Emisiones en la Aviación Costarricense, que contiene todos los aspectos de la primera edición al Anexo 16 Vol. IV (2018/78) sobre “Protección del Medio Ambiente-Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)” adoptado por OACI el 27 de junio 2018.

2023-2026: Lograr la implementación de la RAC-16, la cual actualmente se encuentra en Leyes y Decretos del Ministerio de la Presidencia, para la firma del Presidente de la república y su publicación oficial. Esta regulación es de suma importancia para dar soporte legal a los alcances del presente plan, dado que además de abarcar el CORSIA, incluye tres aspectos adicionales de suma relevancia para este plan, listados y detallados a continuación en A, B, C y D:

A. Datos para alimentar los Planes de acción de la reducción de emisiones de CO₂

B. Inventario de emisiones de CO₂ de la aviación costarricense y reconocimiento a los vuelos limpios para la aviación doméstica del país

C. Gestión ambiental en los aeródromos del estado costarricense realizados por y en la autoridad aeronáutica

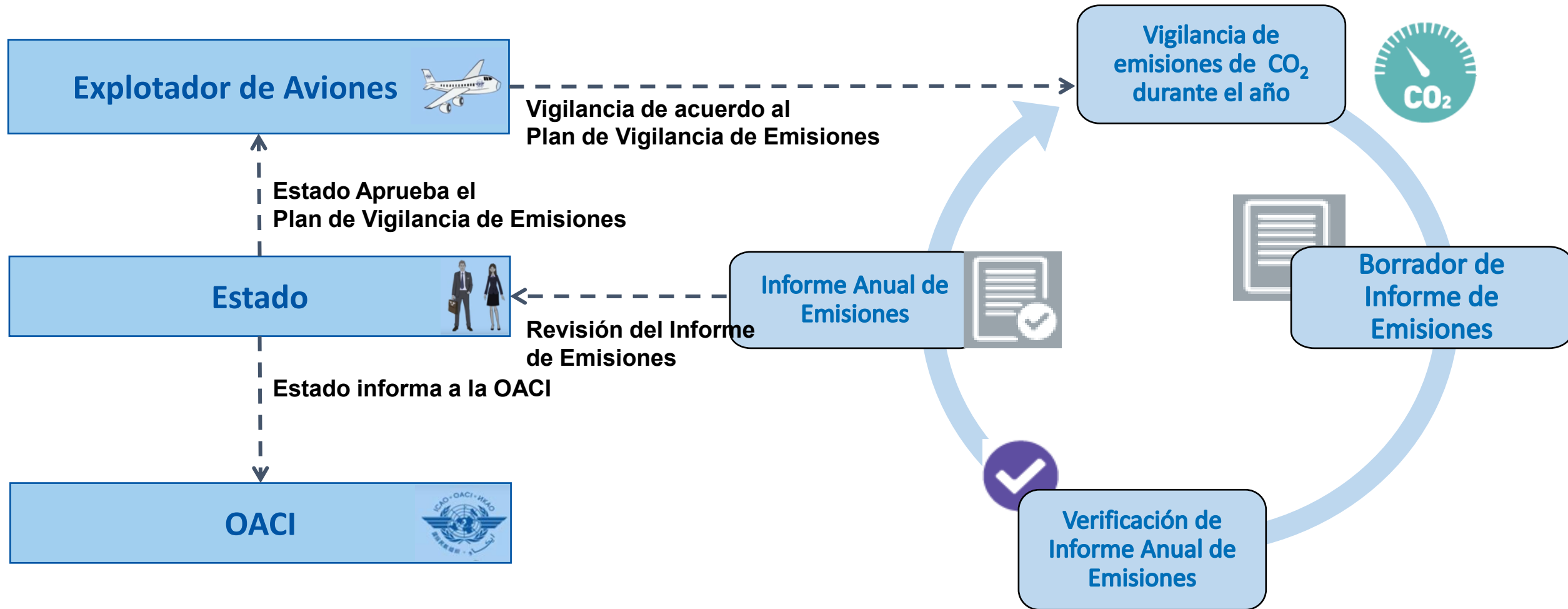
3.2.6 Combustible sostenibles y alternativos para la aviación (SAF-CAAF)

2023-2026:

Mientras el país establece la estrategia o hoja de ruta para SAF, la DGAC trabajará en los aspectos asociados a su competencia, sin perder de vista que la aviación costarricense es un eje de la economía del país y un motor de desarrollo, por lo que puede liderar el tema con las siguientes acciones:

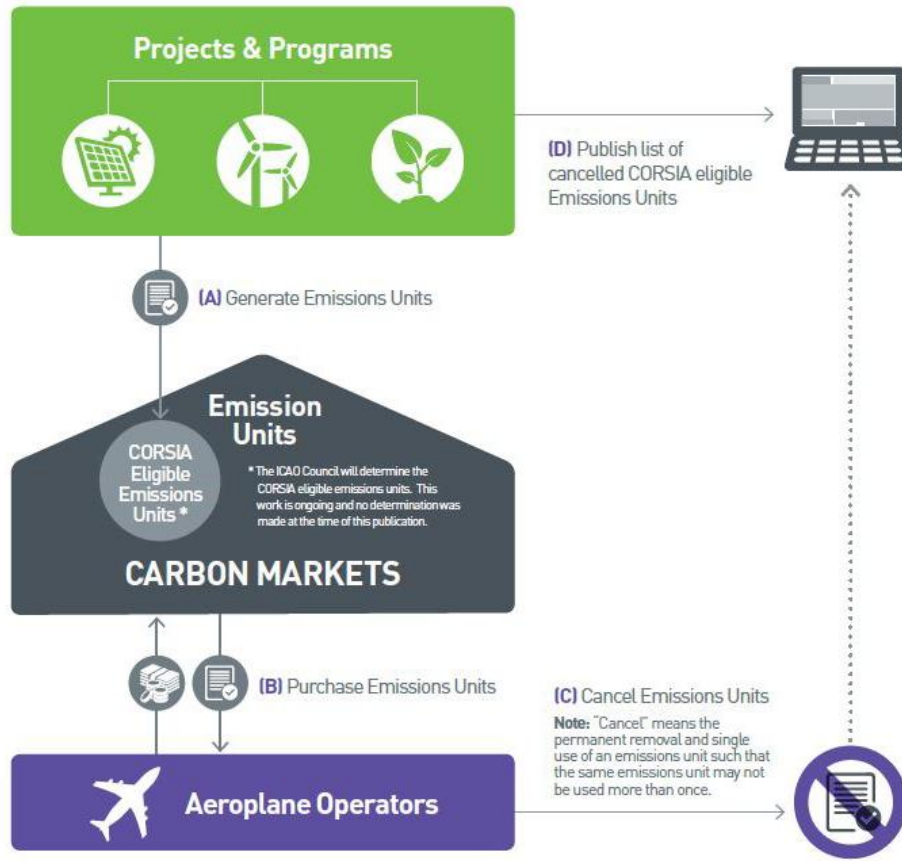
1. Generar conocimientos en el tema SAF/CAAF por medio de los reportes de LTAGs, sesiones de CAAF, revisión de material de OACI sobre Combustibles elegibles en CORSIA y SARPs.
2. Conocer sobre las fuentes de financiamiento disponibles.
3. Conocer la regulación de otros Estados.
4. Apoyar las iniciativas académicas.
5. Participar en el programa de OACI ACT-SAF.
6. Revisar estudios de factibilidad de otros estados y hojas de ruta establecidas.
7. Mantenerse al día sobre los avances de la producción disponible en otros estados.
8. Proponer mesas de trabajo con las partes público-privadas, entre inversores-reguladores y operadores productores, por ejemplo.
9. Apoyar las iniciativas de producción de SAF que propongan o establezcan actores privados en el país.

Ciclo de MRV Anual y CCR (2019-2025):



Carta de Autorización/declaraciones de certificación del MINAE sobre UCC

Refiérase al criterio de elegibilidad 7 c), que dice "A fin de evitar la doble declaración, los programas elegibles deben exigir y demostrar que los países anfitriones de las actividades de reducción de emisiones acuerdan rendir cuentas de cualquier unidad de compensación emitida como resultado de esas actividades, de modo que no ocurra una doble declaración entre la aerolínea y el país anfitrión de la actividad de reducción de emisiones".





OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/13 — NE/08

16/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Cuestiones Medioambientales (ENV)

**OPINIÓN DE LA IATA SOBRE LAS ACCIONES CRÍTICAS PARA GARANTIZAR UNA IMPLEMENTACIÓN
SÓLIDA DE CORSIA**

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, "IATA")

RESUMEN EJECUTIVO

Se espera que los requisitos de compensación de los operadores de aviones bajo CORSIA comiencen en 2024. Para su primera fase, de 2024 a 2026, se estima que CORSIA mitigará alrededor de 140 millones de toneladas métricas de CO₂. La acción conjunta de los Estados es fundamental para garantizar la implementación exitosa de CORSIA.

Acción:

ISe invita a la Reunión a:

- Alentar a más Estados a consolidar su posición frente a CORSIA en su fase voluntaria para mejorar la cobertura de las emisiones de la aviación internacional.
- Recomendar que los Estados tomen medidas inmediatas para emitir las Cartas de Autorización necesarias para aumentar el suministro de Unidades de Emisiones Elegibles CORSIA y facilitar el cumplimiento de los operadores de aviones.
- Reiterar a los Estados 1) la exclusividad del CORSIA como la única medida basada en el mercado a nivel mundial para las emisiones de la aviación internacional, y 2) las Políticas de la OACI sobre tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional (Doc 8632), pidiendo a los Estados y otras agencias de la ONU que se abstengan de introducir mosaicos nacionales/regionales/internacionales, y que eviten imponer impuestos discriminatorios al transporte aéreo internacional.

Instar a los Estados a que apliquen el CORSIA de manera unificada según los SARP del CORSIA (Volumen IV, Anexo 16, Convenio de Chicago).

<https://www.icao.int/sites/default/files/NACC/MeetingDocs/2025/NACCDCA13/Espa%C3%B1ol/03-NotasdeEstudio/NACCDCA13NE08.pdf>



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA



Gracias